DRUM BUN!
automobilism · turism · alpinism

PERIPLUL IMAGINAR

E vremea poveștilor! Chiar dacă am lăsat copilăria dincolo de zăplazul tot mai înalt al anilor. Chiar dacă jocul flăcărilor din gura sobei s-a mistuit în rigiditatea geometrică a caloriferului.

E vremea poveștilor și am pășit în lumea lor de vrajă avînd în mînă o carte cu scoarțe policrome și cu un titlu «demenitor pentru oricare iubitor al drumeției: „ALMANAH TURISTIC — 1969".

Ce găsești sub coperta lui, care a prins în delicata grilă albă, ca într-un vitraliu, culorile și diversitatea peisajului românesc?

În primele pagini, preludiul unui vibrant omagiu adus frumuseților țării de acad. Al. Balaci și evocarea pe care acad. C. Daicoviciu o face — cu maximă competență și căldură — unui eveniment de seamă din istoria poporului nostru: marea adunare populară de la 1 decembrie 1918 de pe „Cîmpul lui Horia", la Alba Iulia.

Cobori, apoi, trepte în timp pînă la anii în care Bucureștiul ajunge oraș, te lași condus de acad. G. Oprescu prin cartierul Cotroceni sau pășești — cu acad. V. Eftimiu — pragul cafenelelor literare ale Capitalei, de la începutul veacului nostru.

Părăsind Bucureștiul, începi o lungă călătorie pe filele cărții. Poposești în Deltă ca să asculți vorba domoală a lui Sadoveanu, lăudînd bucatele lipovenilor, te îndrepți, apoi, spre Țara Hațegului, leagăn de istorie scump nouă, și ți străbați așezările bogate în tradiții sau urci spre frumusețile aspre ale Retezatului.

Dacă ești un pasionat al potecilor de munte vei trece mai grăbit peste capitolul destinat turiștilor pe patru roți și vei începe urcușul pe Buila — Vinturarița, această uriașă spinare de piatră așezată de-a curmezișul munților Căpățînii, vei urma cu plăcere drumul sinuos al văilor carpatice, fie pe Cerna lăsîndu-te ispitit de peștera Domogledului, fie pe Topolog, prin cheile sălbatice ale Sălătrucului, fie în canioanele pe care Tișița le-a croit în tărîmul de piatră și de legende al Vrancei.

Dar cîte alte îndemnuri la călătorie nu sînt în paginile acestui almanah! Și nu numai la călătorie pur și simplu. Ci și la povasurile ce ne îngăduie să cunoaștem, de pildă, casele care păstrează cu pietate amintirile lui Nicolae Iorga la Botoșani, ale lui George Enescu la Dorohoi și în fostii Liveni, muzee mai puțin vizitate ca acela din Lupșa dedicat Țării Moților, sau cel de istorie a farmaciei de la Cluj, culele oltenești de la Măldărești și Glogova, stațiuni de odihnă sau cu virtuți curative ca Slănic de Vale, Colibița, Sîngeorz, Valea Vinului și Geoagiu.

Mai mult decît în edițiile precedente, almanahul deschide o fereastră largă spre frumusețile făurite de natură și om, dincolo de hotarele țării noastre. Se evocă monumentele de pe coasta dalmată, muzeele Parisului, volioșta neostenită a Grinzingului vienez, celebrul Swinger din inima Dresdei, parcul național din Tatra, frumusețile oglindite în apa canalelor Veneției, orașe belgiene.

Întorci ultima filă și închei periplul imaginar cu tainicul îndemn de a reface o cît de mică parte din el în proximele zile ale vacanței.

S. BONIFACIU

AUTOMOBILE PENTRU RALIURI

- Ce spune „Anexa J"
- Cîteva încercări românești
- Sînt recomandabile improvizațiile tehnice?
- Realizări ale marilor uzine
- Un magnetofon la bord
- Aparatul „Speed-pilot"

Mini Cooper SMK II, una din mașinile nelipsite în raliurile ultimilor ani

Fără îndoială, actualmente, întrecerile de regularitate și rezistență constituie cel mai extins și cel mai accesibil domeniu de manifestare al sportului automobilistic. Să vedem, deci, ce mașini sînt necesare și admise în aceste întreceri, care au înc put să se organizeze în ultimii ani și în țara noastră.

În general, în confruntările sportive mai modeste, locale sau regionale, la start se aliniază automobile obișnuite, din grupa *turism de serie*, pe care concurenții și le procură în mod curent din comerț și pe care le folosesc pentru nevoile cotidiene. Lucrurile devin mai complicate, însă, atunci cînd este vorba de un raliu național de tradiție (Raliul Vltavei, Raliul Poloniei etc.), de unul internațional sau de marile competiții conținînd pentru campionatul european.

PREVEDERILE „ANEXEI—J"

„Anexa J" a Codului sportiv internațional, elaborat de federația de specialitate, precizează că în raliuri sînt admise mașini din categoria A, grupele 1, 2 și 3. Despre prima grupă, rezervată turismelor de serie, am amintit mai sus și nu ne rămîne să spunem decît că, aceste automobile trebuie să fie identice cu cele ce se găsesc în magazine și să se fabrice în cel puțin 5 000 de exemplare anual. O mașină bine cunoscută din categoria turismelor de serie este Renault 8, cu motor Gordini de 1 255 cmc, intrată de anul trecut și în dotarea lotului național.

Pentru automobilele din grupa a 2-a, numită *turism*, regulamentul permite concurenților să înlocuiască axul cu came original, să modifice raportul de compresie, să lustruiască galeriile de admisie și evacuare, să modifice sau să schimbe carburatorul. Este lesne de înțeles că astfel de operațiuni — extinse în ultima vreme și la grupa I — măresc substanțial puterea unei mașini de serie și o fac capabilă de performanțe superioare.

În sfîrșit, din grupa a 3-a fac parte automobilele G. T. *(Grand Turismo* sau *Grand Tourisme)*, care se fabrică într-un număr restrîns de exemplare anual și care au o construcție specială. Porsche 911 T, la volanul căreia Pauli Toivonen a cîștigat anul acesta Raliul Dunării, este o mașină din grupa G. T.

MODIFICĂRI ADMISE

Modificările admise de „Anexa J", operate în vederea sporirii performanțelor mașinilor, se pot face de orice concurent experimentat, inițiat în mecanică și posesor al sculelor și pieselor necesare. Cîteva tentative de acest gen au avut loc anul acesta și la noi, fapt pentru care, atît în programul Raliului României, cît și în cel al campionatului de coastă, a trebuit să se introducă, pe lîngă grupa turismelor de serie — și grupa mașinilor de turism. Printre cei care și-au modificat mașinile se numără inginerul bucureștean Mihai Marinescu, care a reușit să scoată un plus de 7—8 C.P. din motorul Fiatului 850. Ca să obțină acest spor de putere, el a înlocuit axul cu came, precum și carburatorul original și a făcut unele corecții la galeriile de evacuare.

Dar — trebuie subliniat acest lucru — *experiențele personale și modificările „de garaj" sînt de cele mai multe ori riscante și întotdeauna costisitoare.* De aceea, *cele mai mari uzine europene preferă să întreprindă asemenea experiențe în secțiile lor de cercetări și să realizeze mașini speciale de raliu cu ajutorul instalațiilor uzinale moderne.*

MAȘINILE APĂRUTE ÎN ULTIMII ANI

Este îndeobște cunoscut faptul că o competiție de anvergură nu se poate cîștiga astăzi cu o improvizație tehnică, chiar dacă la volan se află ași ai întrecerilor rutiere ca Zasada, Piot, Vinatier, Elford sau Aaltonen. Așa se explică de ce, în ultimii ani, la startul celor mai importante raliuri au apărut mașini ca Renault Gordini 1300, Opel Kadett Rallye, Cooper 1300 S, Lancia Fulvia Rallye, Alfa Romeo 1300 și altele.

Prin ce se deosebesc aceste tipuri de mașini? În raport cu cele obișnuite, ele au cîte două carburatoare, radiatoare de ulei, conducte de evacuare individuale, circuite duble pentru frîne, rezervoare de combustibil mărite. O atenție deosebită se acordă raportului kg/C.P., urmărindu-se ca mașina să fie cît mai ușoară. Semnificative în acest sens, apare atît soluția firmei Lancia care a construit pentru mașina sa de raliu o caroserie din aluminiu, cît și exemplul lui Toivonen, supus, în vederea ediției din acest an a Raliului Monte Carlo, unei cure de slăbire în urma căreia a pierdut... 9 kg.

În interior, mașinile de raliu sînt prevăzute cu volan tip curse, cu scaune speciale foarte comode (în aceste scaune se stă fără întrerupere mai multe zile și nopți), cu centuri de siguranță, cu rezemătoare pentru cap (cei doi membri ai echipajului conduc și se odihnesc cu rîndul).

Cu mare atenție sînt proiectate și realizate, de asemenea, ținuta de drum a mașinii și suspensia, aceasta din urmă trebuind să facă față sutelor de kilometri de drumuri proaste, înscrise în programul unor raliuri.

Tot în vederea neplăcerilor ce s-ar putea ivi pe drumurile neasfaltate, mașinile de raliu o prevăzută o carapace protectoare care să le apere cutia de viteze, diferențialul și baia de ulei.

Foarte interesante sînt și alte amenajări inexistente la un automobil obișnuit: farurile cu iod, claxoanele puternice, ștergătoarele de parbriz cu două viteze, anvelopele cu profil special sau cu cuie (pentru raliurile de iarnă), aparatele „Speed pilot". Aceste aparate n-au luat o extindere prea mare, probabil din cauza prețului ridicat sau a altor motive, dar serviciile lor sînt deosebit de prețioase: în timpul cursei ele indică media orară, întîrzierea sau avansul față de orele ideale din carnetul de bord, numărul de kilometri parcurși în etapă etc.

Cînd gonește pentru a recupera o întîrziere sau cînd participă la probele speciale, pilotul trebuie să ia cît mai puțin mîinile de pe volan. De aceea, la bord se montează cîte un buton suplimentar pentru acționarea claxonului, a ștergătoarelor și a dispozitivului de stropit parbrizul, pe care la nevoie le manevrează coechipierul. Și tot coechipierul (în limbaj de specialitate se numește *navigator*) dispune de o mică lampă cu tijă elastică ce îl ajută noaptea să citească harta sau carnetul de bord. În spate, pe banchetă (sau lîngă ea), se găsesc roțile de rezervă (dacă echipajul nu este însoțit de o mașină de asistență tehnică), căștile, proviziile alimentare, trusa cu scule orînduite în așa fel încît să fie găsite ușor chiar și cu ochii închiși.

Pentru a încheia acest fugitiv „inventar" al unei mașini speciale de raliu, trebuie să mai amintim și magnetofonul, care unor concurenți — căci nu toți folosesc o astfel de metodă — le ține loc de caiet de însemnări mai ales în cazul antrenamentelor în probele de viteză. Procedeul este aproximativ următorul: pilotul face o recunoaștere a traseului și imprimă pe bandă toate amănuntele drumului, din punctul de start și pînă la sosire, specificînd sensul virajelor, vitezele precise cu care acestea se pot aborda, elementele neobișnuite, eventualele puncte periculoase etc. Cînd imprimarea este gata, el își începe antrenamentul, ascultînd în căști comenzile propriei sale voci sau ale vocii coechipierului, care îi conduc spre unicul țel într-o astfel de împrejurare — obținerea unei viteze cît mai mari.

Dumitru LAZĂR

Prevederile calendarului competițional al anului viitor

TREI CAMPIONATE NAȚIONALE DE AUTOMOBILISM ÎN 1969

Biroul Comisiei naționale sportive auto a aprobat calendarul competițional al anului viitor. Întrecerile internaționale rezervate automobiliștilor noștri sînt cele pe care le-am publicat în ziarul din 13 noiembrie a.c. Cît privește competițiile interne, ele au fost grupate în trei campionate naționale, după cum urmează:

CAMPIONATUL REPUBLICAN DE RALIURI în care intră Raliul României (27—29 iunie), Raliul nord-vest (23 martie), Raliul sud-vest (27 aprilie), Raliul narciselor (25 mai), Raliul mănăstirilor (15 iunie). Ca să obțină titlul de campion sau pentru a figura în clasamentul final, un echipaj este obligat să ia parte la Raliul României și la două din cele patru raliuri regionale.

În afară de campionat, filiala A.C.R. Cluj va organiza la 5 octombrie Raliul recoltei.

CAMPIONATUL REPUBLICAN DE VITEZĂ ÎN COASTĂ este compus din patru etape: Hula Mediașului (6 aprilie), Măgura Bacăului (25 mai), Mateiaș-Muscel (4 iunie), Feleac (5 octombrie). Pentru clasamentul final vor fi reținute punctele obținute de fiecare participant în trei din cele patru etape. Interesant de subliniat este faptul că două din aceste etape figurează ca probe speciale în cadrul raliurilor regionale. Astfel, proba de la Măgura face parte din Raliul narciselor, iar cea de la Feleac figurează în programul Raliului recoltei. Deci un concurent care participă la cele două raliuri își trece în același timp și probele pentru campionatul de coastă.

CAMPIONATUL REPUBLICAN DE VITEZĂ PE CIRCUIT în care sînt înscrise 13 concursuri: Brașov (4 mai), București (11 mai), Bacău (8 iunie), Pitești (29 iunie), Suceava (13 iulie), Orașul Gh. Gheorghiu-Dej (20 iulie), Baia Mare (27 iulie), Sibiu (10 august), Tg. Mureș (24 august), Arad (7 septembrie), Timișoara (14 septembrie), Cluj (28 septembrie), Ploiești (26 octombrie).

La toate cele trei campionate se vor acorda titlurile de campion absolut și de campion pe clase. Festivitățile de decernare a titlurilor vor avea loc la Pitești (29 iunie) pentru campionatul de raliuri, la Cluj (5 octombrie) pentru campionatul de coastă și la Ploiești (26 octombrie) pentru campionatul de viteză pe circuit.

FUMATUL LA VOLAN

De cîțiva ani oamenii de știință au lansat campania împotriva fumatului. Nocivitatea fumului de țigară — atît pentru cei ce-l inhalează direct cît și pentru cei din jur — a fost demonstrată științific și a însemnat un avertisment serios.

În rîndurile ce urmează vrem să ne oprim, foarte pe scurt, asupra efectelor negative rezultate din asociația *șofer-fumător*, cît și asupra unor urmări neplăcute ale unei asemenea simbioze.

Cercetătorii au demonstrat că abuzul de tutun duce la diminuarea reflexelor, la o lungire în timp a reacțiilor. Chiar și pentru nespecialiști este clar că, la un bun conducător de automobil, reacțiile corecte, reflexele, reprezintă baza siguranței circulației. Factorii ajutători, cum ar fi respectarea indicatoarelor rutiere, a vitezelor de deplasare, starea tehnică ireproșabilă a automobilului etc., nu reprezintă un „strict necesar" ci o suprastructură clădită pe calitățile de perfectă stăpînire a automobilului de către fiecare conducător. Din păcate, mulți din conducătorii auto fumează. Interogați, ei răspund invariabil „nu mă influențează, nu simt nimic", sau dau alte răspunsuri asemănătoare. Aceasta, deoarece fumatul nu produce imediat „crize acute" ci sapă încet, dar sigur, la baza calităților absolut necesare unui automobilist.

Un alt aspect, de loc neglijabil, este pericolul generat de fumatul la volan. Scuturînd scrumul țigării prin geam, acesta revine în mașină intrînd în ochii conducătorului (sau ai pasagerilor), iar mișcările pentru schimbarea vitezelor sau pentru schimbarea direcției volanului cu țigara în mînă sînt făcute destul de greu și nu cu destulă siguranță.

Există unii oameni care — sînt sigur — nu vor mai fuma la volan niciodată și nici nu vor permite acest lucru pasagerilor lor. Am putut vedea la unitatea unde lucrez — Automecanica — mașini aduse la recondiționat, mașini care păreau scăpate (și este un mod eufemistic de exprimare) dintr-un puternic incendiu. De fapt, nu a fost vorba decît de „o inofensivă țigară", scăpată sau uitată nestinsă complet în automobil. Astfel de exemple sînt: Trabantul proprietatea dr. Almaș de pe Magistrala Nord-Sud, un Fiat 850 proprietatea ing Ionescu Teodor din str. Schitu Măgureanu și încă multe altele.

Cam scump plătită plăcerea de a fuma la volan!

Marin DUMITRESCU

TUR DE ORIZONT

● În cadrul Facultății de geografie a Universității din Sofia a luat ființă o secție de „Geografia turismului". În cadrul acestei secții urmează a fi formate cadre de conducere pentru activitatea turistică din această țară.

● Numărul satelor de vacanță de iarnă din Franța va fi dublat pînă în 1971. Actualmente funcționează în Franța 11 asemenea centre de vacanță hiverna lă.

● Începînd cu anul 1968, în Italia s-au pus în aplicare măsurile de dezvoltare a infrastructurii turismului prevăzute în planul cincinal special elaborat pentru acest domeniu. Potrivit acestui plan, statul italian va investi în turism între anii 1968 și 1972 sume de peste 600 milioane dolari. Urmează să fie sprijinită construirea unor hoteluri mici și să se creeze noi centre turistice, în regiuni mai puțin dezvoltate din punct de vedere economic. Se pune de asemenea accentul pe lărgirea bazei materiale necesară turismului social.

● Acțiunea „bicicleta la gară" inițiată de căile ferate din R. F. a Germaniei a fost primită cu interes atît de turiștii autohtoni cît și de cei veniți din alte țări. Numai în localitățile din sudul țării au făcut uz de bicicletele puse la dispoziție în gări peste 1 000 de călători. Precizăm că în gările din zonele de interes turistic, călătorii pot închiria pe orice durată o bicicletă-turist contra unei sume de trei mărci. Aceste biciclete pot fi restituite la oricare din cele 55 de gări cuprinse în acest experiment turistic. Se preconizează ca în 1969 să se extindă și în alte regiuni ale R. F. a Germaniei acțiunea „bicicleta la gară".

LOCURI DE POPAS

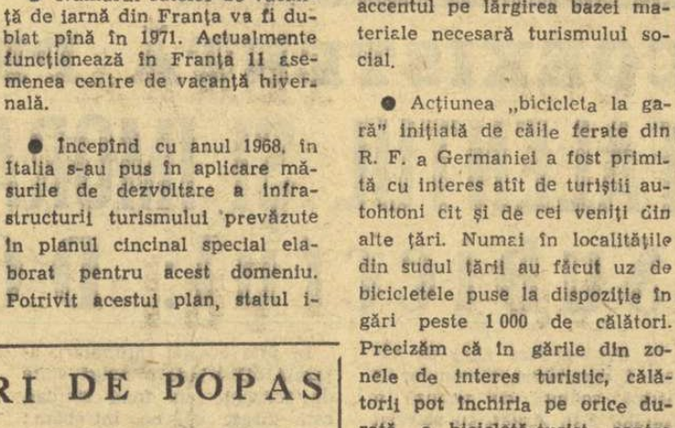
CABANA POIANA IZVOARELOR

Una din cabanele de pe Valea Prahovei, ușor accesibilă în timp de iarnă și avînd în vecinătate pîrtii de schi recomandabile începătorilor, este cea de la *Poiana Izvoarelor*.

Cabana se află la marginea unei păduri de brazi, sub vîrful Diham, la o *altitudine de 1455 m*. Ea este deschisă tot timpul anului, iarna avînd asigurată încălzirea cu lemne în sobe de teracotă. *Capacitatea* acestui loc de popas se cifrează la 100 locuri vara și 69 locuri iarna. Ele sînt repartizate în camere de 2—4 locuri și în încăperi comune. Clădirea dispune de instalații interioare de apă, sanitare și de iluminat electric.

Un *restaurant* și un *bufet* asigură deservirea simultană a cca 80 persoane.

Accesul la cabană se face prin *Bușteni* de unde se urmează drumul forestier spre *Gura Dihamului* (1½ oră), iar mai departe pe poteca marcată cu bandă roșie încă 1½—2 ore pînă la cabana Poiana Izvoarelor. Din acest punct se pot face excursii la cabanele Mălăiești, Omul (vara) și iarna la Diham, sau în stațiunile Pîrful rece și Predeal.



Itinerare de sezon

PE CUPOLA ÎNZĂPEZITĂ A MOHORULUI

Vf. MOHORUL (2 335 m), unul din cele mai importante din cuprinsul munților Parîngului, este de obicei ocolit de turiștii care parcurg traseele de creastă deși traseul marcat, cîndva, cu triunghi roșu de la cabana Rinca pînă la șaua Piatra Tăiată (ramificație a traseului principal al Parîngului) trece chiar peste punctul său culminant.

Acest vîrf este mai ușor de urcat pe două laturi: muchia nord-estică și culmea vestică. Spre sud-est și sud se desprind povîrnișuri foarte accidentate, mai ales la limita inferioară, la contactul cu bazinul văii Române. Pentru traseul nostru am ales un itinerar pornind de la cabana Rinca (1 600 m), situată la poalele muntelui Păpușa. Accesul la cabană se face de obicei în lungul șoselei alpine Novaci — Sebeș (18 km). Distanța Tg. Jiu — Novaci (45 km) este străbătută de autobuzele D.R.T.A. zilnic.

Pentru ascensiune vom lua cu noi alimente pentru o zi și.. schiurile. Părăsim cabana Rinca îndreptîndu-ne inițial spre nord în lungul șoselei alpine (marcaj de vară: triunghi roșu). Depășim ultimele pîlcuri de pădure, ocolind pe la vest vf. Cornești Mare (1 686 m). Fără să părăsim versantul apusean al muntelui, urcăm panta directă a Păpușii (nord), pînă la vîrful său piramidal (2 134 m). Ca să evităm pantele înzăpezite și expuse în care se înscrie șoseaua, vom menține la urcuș mijlocul muchiei. Timp de mers pînă la acest vîrf: 2 ore 15 min. Din streașina Păpușii se desfășoară o frumoasă privelițe în egală măsură spre Mohorul cît și spre „valurile" de munți din zona centrală a Parîngului. La răsărit, privirea zboară pînă spre fruntariile munților Căpățînei și Lotrului.

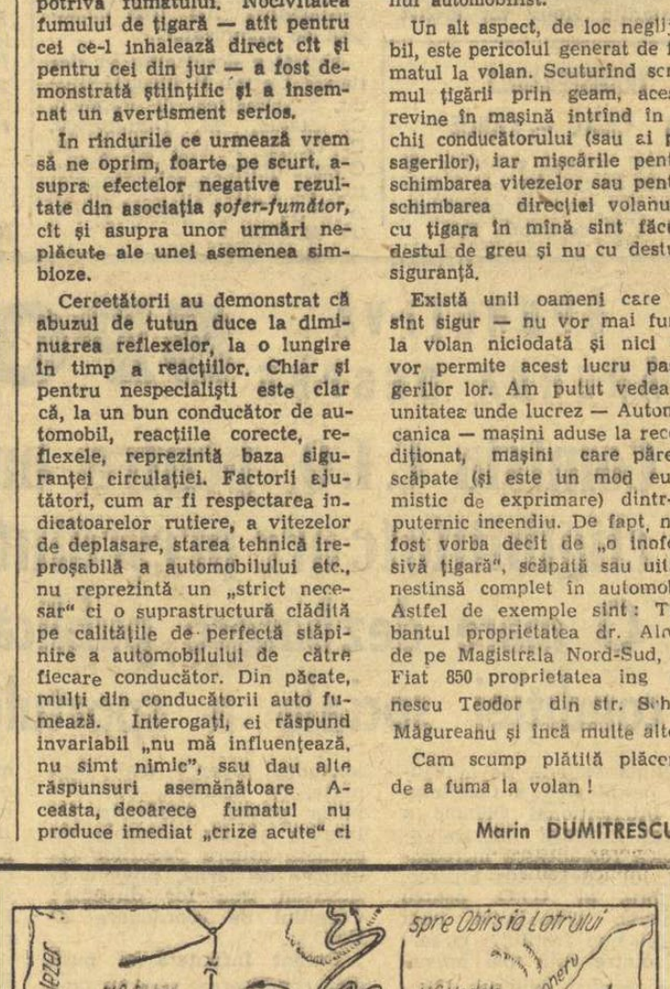
Începînd de la această înălțime ne îndreptăm spre nord-vest, coborînd pe schiuri (diferența de nivel de circa 100 m) pînă în șaua estică a muntelui Dengheru, aflată în apropierea șoselei. Pînă lîngă muntele Urdele (alt. max. 2 280 m) traversăm pantele cu zăpadă întărită pe versantul sudic al m. Dengheru (2 060 m), apoi urcăm pe serpentinele șoselei alpine în șaua vestică Dengheru. Înainte de a ajunge la pasul Urdele (2 180 m) vom părăsi firul șoselei urcînd direct la vîrful Urdele, de pe care putem fotografia în bune condițiuni Vf. Mohorul (timp de mers 3 ore 15 min.).

Dincol de vîrf urmează o coborîre plăcută, pe schiuri, de circa 200 m diferență de nivel pînă la șaua Urdele. Începînd de la jumătatea pantei de coborîre, vom menține cu strictețe serpentinele șoselei, deoarece parapetul înalt și mai ales marginea crestei aflată în stînga devin periculoase pentru schiori. Abia la ultima serpentină, înainte ca șoseaua să vireze la dreapta spre izvorul Urdelor, vom părăsi cu grijă bordul accidentat al șoselei, evitînd cornișele și stîncile de pe versantul sudic (unde se află căldarea glaciară Mohorul), și coborîm, în mici serpentine, pînă în șa.

În fața noastră spre apus se ridică pantele obositoare ale Vf. Iezerul (alt. max. 2 210 m) spre care ne vom deschide, în urcuș, pîrtie prin zăpada de obicei mare.

După circa 4 ore de mers de la cabană (timp socotit numai pentru mersul pe jos) atingem culmea muntelui Iezerul. În spre vest se dezvăluie cutele imaculate ale căldării Iezerului.

În spre apus se profilează crenelurile ferăstruite ale Coastei lui Rus și Vf-ului Pietrele, de după care „mijesc" preludiile Parîngului Mare.



De pe culmea Iezerului facem o coborîre prelungă spre sud pînă în curmătura Mohorului, evitînd cornișele care se formează de obicei pe marginea povîrnișului (est). Asaltul Mohorului, ținta cea mai înaltă a traseului nostru, se desfășoară acum pe o diferență de nivel de 200 m; muchia limitată la est și la vest de povîrnișurile căldărilor glaciare se îndulcește și se lățește abia după 2 300 m altitudine, cînd putem merge în voie pînă la cota maximă: 2 335 m. Timp necesar: 5 ore. Priveliștea foarte largă și surprinzător de bogată ne dezvăluie toate „tainele" Olteniei subcarpatice: văi șerpuite, sate risipite pe pînza albă de nea, coamele dealurilor amorțite de frig. Mai sus, Oltenia montană strălucește în soare cu reflexe de argint pe timplele munților: culmile Parîngului avîntate pînă la 2 518 m, căușul văii Lotrului înveșmîntat în chiciura moliziilor seculari, culmile Latoriței cu serpentinele șoselei alpine, geana zimțată a munților Făgărașului, ne fac să uităm de asprimea gerului. Abia cînd nasul și vîrfurile degetelor încep să înțepe ne vom desprinde din această reverie luminoasă ca să ne pregătim de întoarcere.

Urmează coborîrea pe același itinerar folosind pe mari porțiuni schiurile (atenție, viteza de coborîre trebuie să fie redusă pentru a observa din timp „scîndurile" și crustele de gheață). În afară de urcușurile scurte de pe Urdele și Păpușa coborîrea este continuă pînă la cabana Rinca. Timp de mers, fără schiuri la întoarcere: 3—4 ore. Timp total de mers: 8—9 ore.

ing. Nae POPESCU